

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Digirata-hanketta markkinoidaan yhteensopivuudella euroopan järjestelmien kanssa. Digi-rata tukee eurooppalaista ERTMS (European Rail Traffic Management System) -standardeihin perustuvaa liikenteenhallintajärjestelmää, mikä helpottaa kansainvälistä liikennettä.

Hankkeen rakentaminen ja käyttöönotto kestää vuosia, mikä hidastaa hyötyjen realisoitumista.

Huomioitavaa on että Suomen raiteilla on ajettu puolet enemmän aiemmin, jonka vuoksi lisäkapasiteetin nosto ei ole tällä järjestelmällä perusteltua.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Mikä on Digirata-hankkeella saavutettava kasvuennuste kansainvälisen liikenteen osalta ja mihin kapasiteetin kasvu perustuu?

Miten saavutetaan volyymikasvua, jos hinnoittelu ETCS järjestelmistä vetureihin tulee operaattorin maksettavaksi, arvioilta 1 milj. euroa per veturi. Tämä siirtyy asiakashintoihin tuomatta asiakkalle lisäarvoa, joka johtaa vihreän siirtymän hidastumiseen kun asiakkaat siirtyvät muihin kuljetusmuotoihin.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Digiradan käyttöönotto on kallista, koska se vaatii merkittäviä taloudellisia resursseja muun muassa infrastruktuurin ja järjestelmien uusimiseen, sekä rautatieyrytysten kalustohankintoihin.

Rahaa tulisi ohjata:

- Rataverkon yleiseen kunnostukseen. Korjausvelkaa n. 1,6 miljardia.
- Ohituskaistojen rakentamiseen, jotka mahdollistavat lisäkapasiteetin radoille ja isommat volyymit. Suomessa on jo nyt varaa nostaa kapasiteettia reilusti, koska aiemmin Suomessa on ajettu nykyisiin tavaravolyymeihin verrattuna puolet isompia tavaravolyymeja.
- Pohjoisten ratojen kehitykseen ja liikenteen tukemiseen pohjoisessa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Turun tunnin juna -hankkeen hyödyt ovat alhaiset suhteessa sen suuruusluokkaan. Mielestämme kyseinen hanke ei tuo Suomen rataverkolle merkittäviä hyötyjä. Kyseisen hankkeen resurssit tulisi ohjata rateverkoston kunnostamiseen.

Digirata-hankkeessa matkustaja- ja tavaraliikenne tulisi pitää erillään. Matkustajaliikenteelle tulevat hyödyt liikenteenohjauksen ja sen optimoinnin suhteen ovat selkeämmät, koska matkustajavuoroja ajetaan paljon tiuhempaan kuin tavaraliikennettä.

Miten hallitus tukee operaattoreita ETCS järjestelmissä, jotka maksavat luokkaa 1milj.eur/ veturi?

Osa nykyisistä kalustoista ja rautatiejärjestelmistä ei ole yhteensopivia uusien järjestelmien kanssa, mikä aiheuttaa lisäkustannuksia. Lisäksi uudet laitteistot ja järjestelmät eivät ole täysin valmiita tai standardoituja. Uusi teknologia vaatii jatkuvaa päivittämistä.

Yleisesti tavaraliikennettä pitäisi saada nostettua päästövähennystavoitteiden edistämiseksi. Väylämaksut ja ratamaksut ovat korkeita, eivätkä tue rautatiekuljetuksia.

Muut huomiot?

Tietoturvariskit tulisi huomioida tarkasti. Digitalisoidut liikenteenhallintajärjestelmät ovat alttiimpia kyberuhille, mikä vaatii nykyistäkin tehokkaampaa tietoturvan hallintaa. Vaarana koko rataverkoston lamaantuminen.

Teknologian riippuvuus ja haavoittuvuus; tekniset häiriöt aiheuttavat nykyistä laajempia häiriöitä liikenteeseen.

Henkilöstön koulutustarve kasvaa. Uuden teknologian käyttöönotto vaatii koulutusta ja muutosjohtamista rautatiealan henkilöstölle, mikä aiheuttaa lisäkustannuksia.

Miten hallitus huomioi hankkeesta syntyvät lisäkustannukset rautatieoperaattoreille?

Mäkelä Toni
North Rail Oy, Toni Mäkelä CEO

Ylikahri Tiina
North Rail Oy